

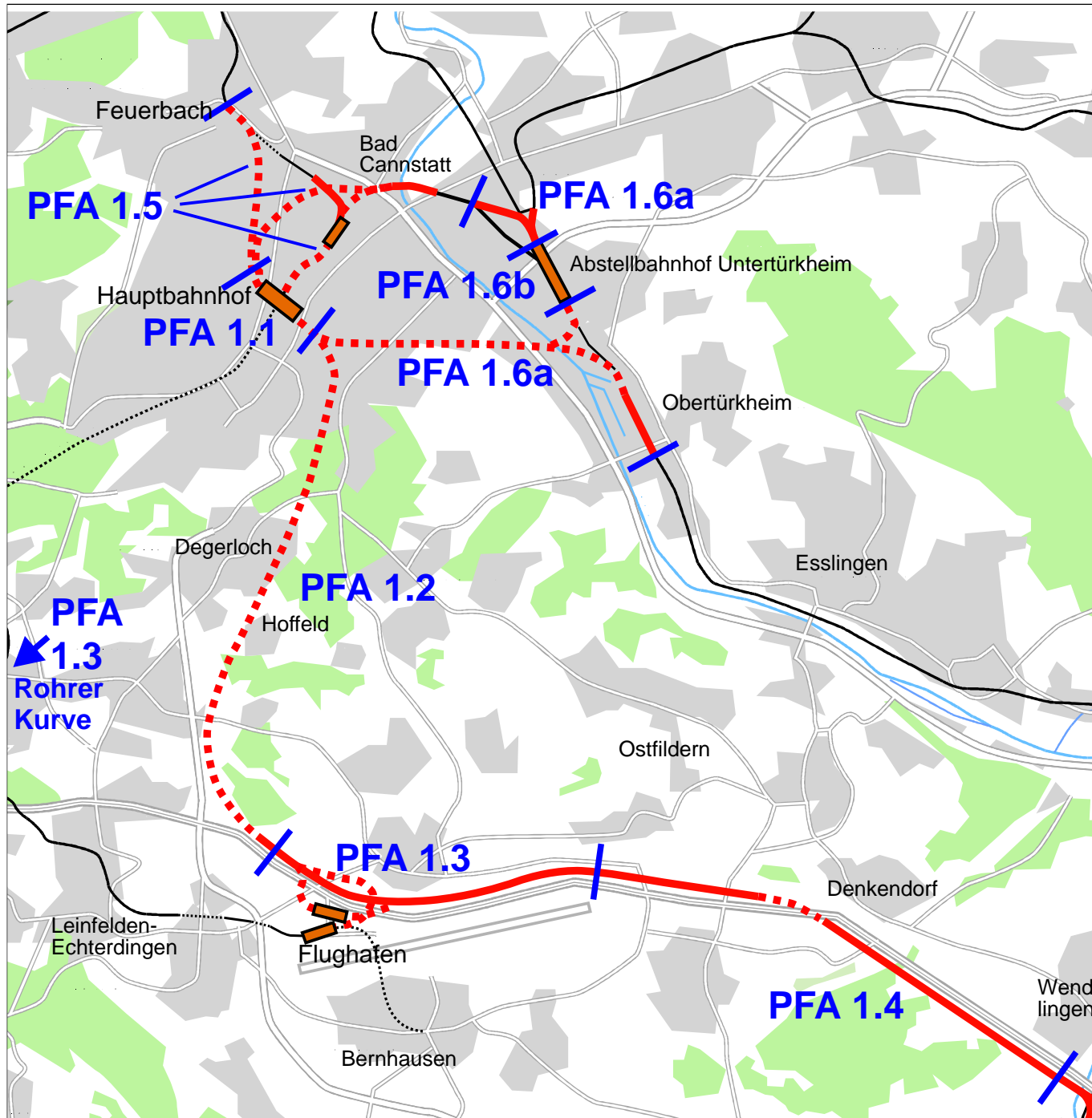
**12. Februar 2016**

**Ermittlung der Ausstiegskosten  
für das Projekt Stuttgart 21  
zum Stand Ende Januar 2016**

**Auftraggeber:**

**Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21**

Chart 2



# Stuttgart 21 Übersicht

— Oberirdische  
Streckenführung

- - - - - Tunnelführung

**PFA** Planfeststellungs-  
abschnitt

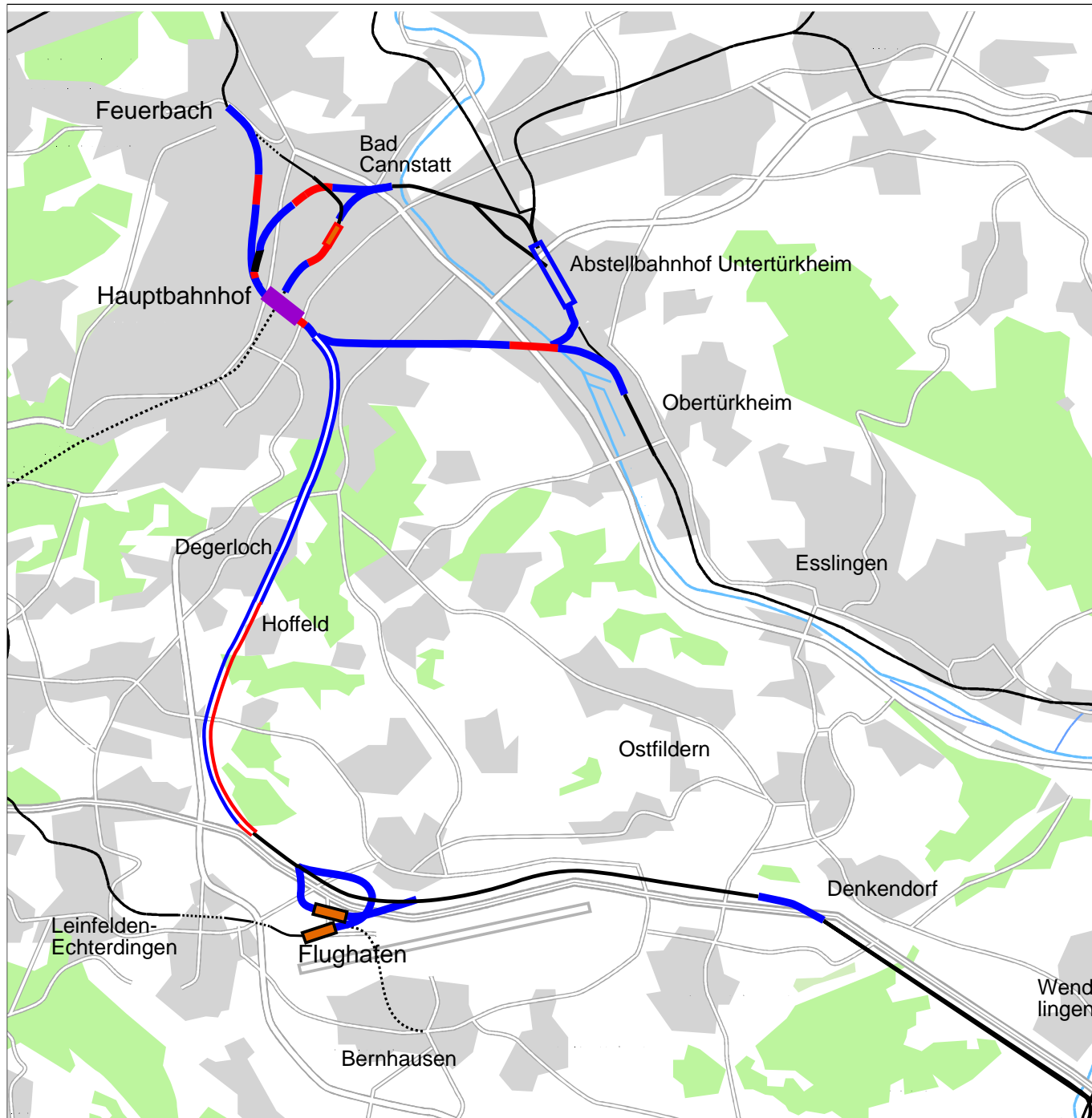
## Vergabesummen und Rohbaukosten

in Mio EUR





	Haupt- Vergabe- summen	Gesamt- vergabe- summen	Kosten Rohbau laut VIEREGG- RÖSSLER GmbH Preisstand 2015
PFA 1.1	310	?	907
PFA 1.2	480	?	814
PFA 1.5	490	?	798
PFA 1.6a	240	?	668
<hr/>			
Summe	1520	ca. 3000	3187

- ➔ Rohbaukosten laut VR 2015 decken sich mit Vergabesummen
- ➔ rund die Hälfte der Vergabesummen sind drei Hauptvergaben zugeordnet

Chart 4

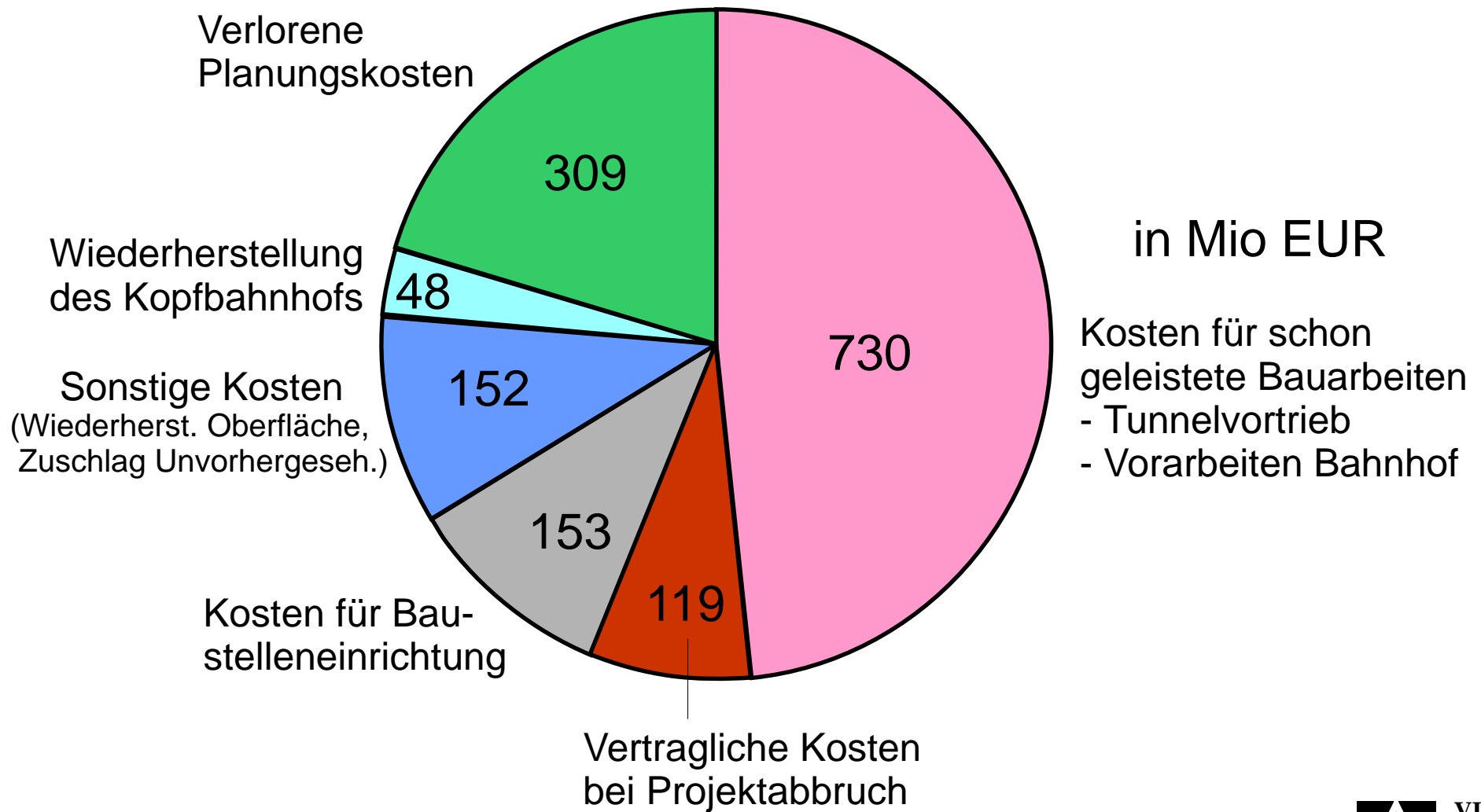


## Stuttgart 21 - Stand der Bauarbeiten Ende Januar 2016

-  Tunnel im Rohbau fertiggestellt
-  Tunnel geplant
-  Vortrieb mit Tunnelbohrmaschine
-  Bahnhofsbauwerk Bauvorbereitungen

Kartengrundlage: Stuttgarter Zeitung

# Unmittelbare Ausstiegskosten



# Rückabwicklung Grundstücksvertrag

Kaufpreis ohne C1-Gelände: 369 Mio EUR

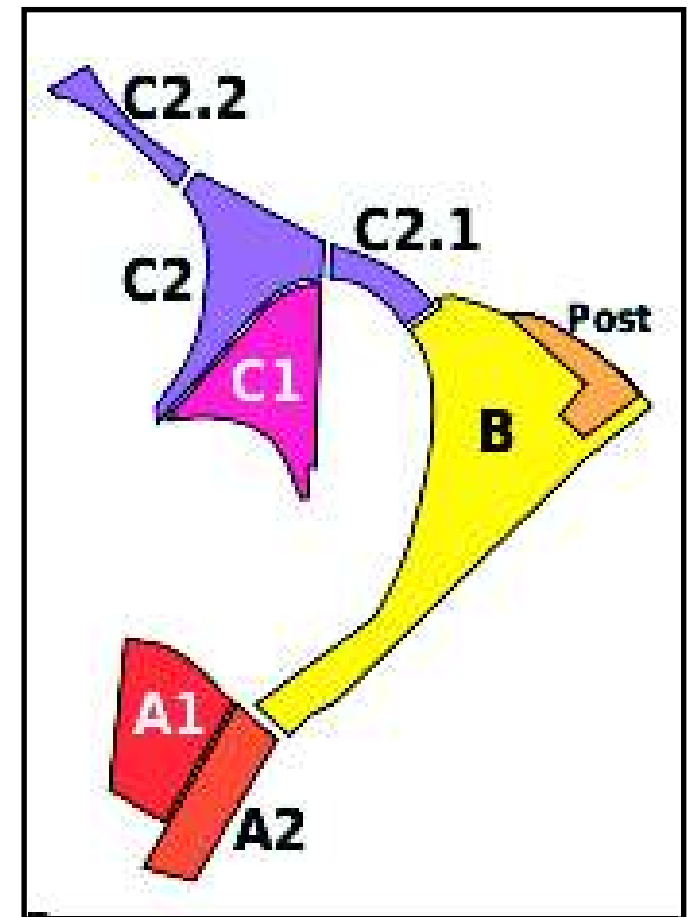
Zinsszahlungen sind keine Ausstiegskosten,  
sondern realisierte Unternehmensfinanzierung

Rückzahlungsbetrag von 369 Mio EUR ist  
für die DB AG eine **Ausgabe**,  
für die Stadt Stuttgart eine **Einnahme**

DB AG hat sich verpflichtet, der Stadt 45 Mio EUR  
(in heutigem Geld) für Altlastenbeseitigung und  
Geländemodellierung zu bezahlen

Somit kostet der DB AG der Ausstieg aus dem  
Grundstücksvertrag 324 Mio EUR

Aus Sicht der DB AG sind dies nur zu dem Teil  
erfolgsrelevante Aufwendungen, der nicht als  
Anlagevermögen aktiviert wird



# Sanierungskosten der bestehenden Bahnanlagen

Kosten, die im Laufe der nächsten 20 bis 30 Jahre bei Fortbestand des Kopfbahnhofes anfallen

	Mio. EUR
27 km Zulaufstrecken: neue Gleise, Oberleitung, Signale für - Feuerbach - Hbf - Obertürkheim - Hbf - Gäubahn	228
Neubau Überwerfungsbauwerke "Tunnelgebirge"	50
Neubau Brücken u.a.	50
sonstiges	

➔ ca. 400 Mio EUR Sanierungskosten

## **K21 nach Vorschlag VIEREGG-RÖSSLER**

Nachteile bei Projektabbruch:

- keine architektonisch ansprechende Gesamtlösung für Kopfbahnhof
- weniger Zulaufstrecken als S21
- längere Fahrzeit Stuttgart - Ulm
- keine Anbindung Filderhochfläche im Regional- und Fernverkehr

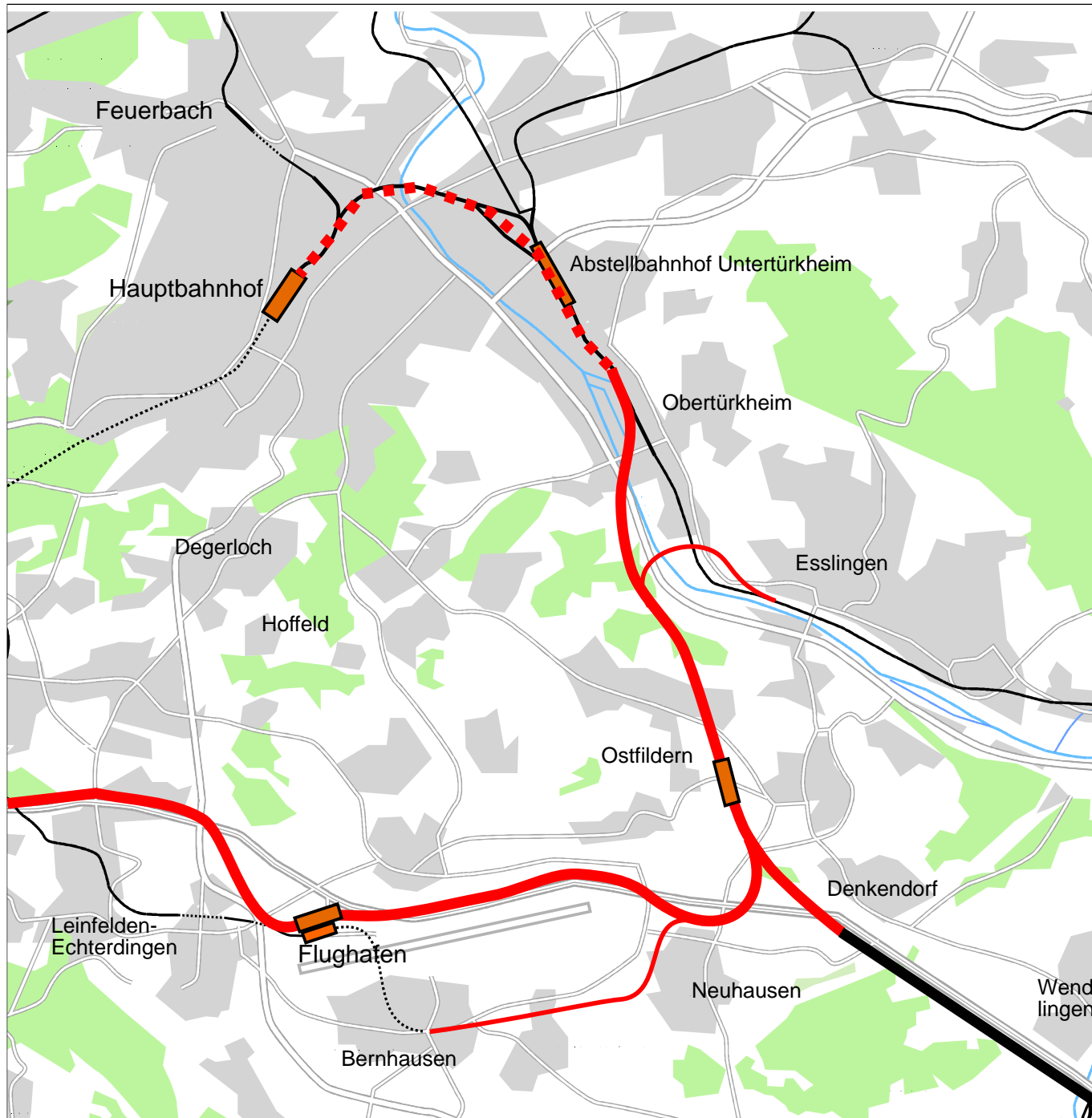
Vorschlag:

- Ansprechender Umbau Kopfbahnhof mit Bahnsteighalle und Wiederaufbau Flügelbauten
- optional Verlegung 6-spurige Schillerstraße/Arnulf-Klett-Platz in die Tiefebene unter Kopfgleise (heutige Baugrube), ergänzt um Busbahnhof und PKW-Parkdeck
- zusätzlich zwei Überwerfungsbauwerke und zwei zusätzliche Gleise Hbf - Bad Cannstatt
- optional Verlegung Abstellbahnhof a la Stuttgart 21





➔ 600 bis 800 Mio EUR



Chart 9



## K21 VR

-  Neubaustrecke Fernverkehr
-  Neubaustrecke identisch mit S21
-  Neubaustrecke nur S-Bahn
-  Ausbaustrecke 2 zusätzl. Gleise

Kosten:

Bad Cannstatt - Wendlingen:  
700 Mio EUR

Flughafenanbindung: 450 Mio EUR

Umfahrung Leinfelden-E.:  
200 Mio EUR

Fahrzeit Stuttgart - Ulm:  
2 Minuten schneller als S21

Kartengrundlage: Stuttgarter Zeitung

# Resumee

- Unmittelbare Ausstiegskosten: 1,5 Mrd EUR
- Rückabwicklung Grundstücksvertrag: 0,3 Mrd EUR  
(keine Kosten, sondern Ausgaben der DB AG)
- Sanierungskosten bestehende Bahnanlagen: 0,4 Mrd EUR  
(über 20 bis 30 Jahre verteilt)
- K21-VR: rund 2 Mrd EUR
- Gesamtkosten Weiterbau: 9,8 Mrd EUR

aus Sicht des Steuerzahlers:

- ➔ Weiterbau von S21 kostet 7,9 Mrd EUR mehr als Ausstieg
- ➔ Ausstieg aus S21 + K21-VR ist 5,9 Mrd EUR kostengünstiger als Weiterbau